علی آذر (نویسنده اصلی)
دکتر کریم حسین زاده دلیر

سامان‌دهی و بهسازی محلّات سنتی با استفاده از رویکرد شهرسازی جدید[1]

"نمونه‌ی موردی محلّه‌ی سرخاب تبریز"

چکیده

بافت‌های قدیم شهری، آثار گران‌بهایی هستند که نوع فرهنگ، معماری و ایدئولوژی حاکم بر سازمان فضایی شهری در دوران‌های مختلف را به نمایش می‌گذارند. انقلاب صنعتی، رشد تدریجی و ارگانیکی شهرها را تسریع بخشید و موجب بسط شهر به زمین‌های اطراف شد. هم‌زمان با انقلاب صنعتی، در حالی که شهر از درون تهی می‌شد، توسعه‌ی نامنظّم شهری باعث کشیدگی شهر به طرف اراضی پیرامون شده بود. محلّات سنتی، مخصوصاً در کلان‌شهرهای کشورهای در حال توسعه، با عدم تعادل بین ظرف(بافت قدیم) و مظروف(ساکنین) روبرو هستند. معرّفی و تحلیل الگوهای شهرسازی‌جدید در ساماندهی و بهسازی محلّه‌ی سنتی "سرخاب" و کمترین میزان مداخله‌ی کالبدی، از جمله اهداف این تحقیق است. نوشتار حاضر می‌کوشد تا فرضیه‌ی "در ساماندهی و بهسازی محلّه‌ی سنتی سرخاب، براساس الگوی شهرسازی‌جدید" را مورد ارزشیابی و تحلیل قرار دهد. از نظر هدف پژوهشی، مقاله‌ی حاضر جزو تحقیقات کاربردی محسوب می‌شود. در جمع آوری اطّلاعات، از روش‌های کتابخانه‌ای ، اسنادی و میدانی استفاده شده است. از نتایج تحقیق می‌توان به کارایی الگوهای شهرسازی جدید در ساماندهی محلّه‌ی سرخاب، رشد درون‌زای شهری، ارتقای ویژگی‌های فیزیکی و کارکردی از طریق تزریق عناصر جدید شهری، افزایش هویّت محلّه‌ای، افزایش سرانه‌ی خدمات شهری و جلب مشارکت ساکنان محلّه‌ی مورد مطالعه اشاره نمود.

کلیدواژه‌ها: بافت قدیم، بهسازی شهری، شهرسازی جدید، محلّه‌ی سنتی سرخاب.

1. New Urbanism

تاریخ دریافت: ۸۷/۵/۱۹   تاریخ تصویب:۸۸/۳/۲۳

۱.درآمد:

شهر عرصه‌ای اجتماعی است بر یک پهنه‌ی طبیعی که انسان‌ها جهت رفع نیازهای خویش، به همراه رفاه و آسایش و داشتن مناسبات اجتماعی آن را برپاداشته‌اند. زندگی شهرنشینی اوج تکامل گروه‌های انسانی در همان عصر است. تا چند دهه‌ی پیش، زندگی در داخل باروی شهر، امتیاز بزرگی برای شهروندان محسوب‌می‌شد، اما با بروز انقلاب صنعتی و توسعه‌ی صنایع کوچک و بزرگ در داخل حریم شهر به تدریج بر میزان آلودگی‌های زیست محیطی افزوده شد و زندگی در داخل شهرها با مشکل روبرو گردید. با توسعه‌ی جبر تکنولوژیکی و گسترش انواع خطوط‌ریلی ، شهروندانی که از وضع مالی بهتری برخورداربودند به حومه‌ها سرازیرشدند و حومه‌نشینی رایج گردید. بدین ترتیب عملاً از ارزش اقتصادی و اجتماعی بافت قدیم شهرها کاسته شد.

برای جلوگیری از کاهش اهمیت بافت‌های قدیم‌شهری، اجرای برنامه‌های ساماندهی و بهسازی شهری در قالب الگوهای شهرسازی‌جدید [1]، ضروری است. امروزه درکشورهای مختلف برای توقف گسترش بیش از حدّ توسعه‌ی فیزیکی شهر به طرف حواشی شهری، برنامه‌ریزی برای رشد شهر از درون، مورد توجه برنامه‌ریزان قرار گرفته‌است. در این نوشتار ابتدا به مبانی نظری مداخله در بافت‌های قدیمی پرداخته شده، سپس به رویکرد شهرسازی جدیدوکاربرد آن در ساماندهی و بهسازی بافت‌های قدیم شهری می‌پردازد. سپس جهت ظرفیت سازی الگو شهرسازی جدید، "محلّه‌ی سرخاب" که یکی از محلّات تاریخی تبریز می‌باشد، انتخاب شده است.

در این مطالعه، مهمترین سؤالی که طرح و بررسی می‌شود، عبارت است از:

ـ آیا می‌توان، با استفاده از الگوی شهرسازی‌جدید، محلّات سنتی را ساماندهی و بهسازی کرد؟

در این‌جا، برای تبیین و پاسخ‌گویی به سؤال اساسی بالا و نیز برای آزمون این الگو، می‌توان فرضیه‌ای به قرار زیر تعیین نمود:

"به نظر می‌رسدکه، در ساماندهی و بهسازی محلّه‌ی سنتی سرخاب، می‌توان از الگوی شهرسازی جدید استفاده نمود".

---

1. New Urbanism

ازجمله اهداف این مقاله، می‌توان به معرفی الگوی شهرسازی‌جدید با معیارهای مشخص در ساماندهی و بهسازی محلّات سنتی و در راستای "رشد درونزای شهری" اشاره نمود.

۲. روش تحقیق

از نظر هدف پژوهشی، مقاله‌ی حاضر جزو تحقیقات کاربردی محسوب می‌شود. در جمع آوری اطّلاعات، از روش‌های کتابخانه‌ای ، اسنادی و میدانی استفاده شده است. اطّلاعات لازم برای اجرای عملیات بهسازی از سازمان‌های مسکن و شهرسازی، میراث فرهنگی، شهرداری منطقه‌ی۵ و مرکز IT شهرداری تبریز گرفته شده‌است. نقشه‌های پایه‌ی مورد نیاز برای تحقیق، در محیط Autodesk Map آماده شده و تجزیه و تحلیل نقشه‌ها و تهیه‌ی نقشه‌های خروجی در محیط GIS صورت گرفته‌است. در تجزیه و تحلیل اطّلاعات از نرم افزارهایی همچون Arc view, Arc Map ، Excel و Spss استفاده شده است. به خاطر این‌که، محلّه‌ی مورد مطالعه، از دو بخش تقریباً نامتجانس، از نظر اجتماعی و کالبدی –کارکردی تشکیل شده است در گردآوری اطّلاعات میدانی، از روش نمونه‌گیری احتمالی طبقه‌بندی شده استفاده شده است و اطّلاعات لازم از طریق پرسشنامه از ۶۵۰ خانوار(۱۵درصد کل خانوارها) تهیه شده است.

۳. سابقه و پیشینه‌ی موضوع

طیّ یک و نیم قرن گذشته، مطالعات گسترده‌ای از جانب شهرسازان، درحیطه‌ی مداخله و ساماندهی و بهسازی بافت‌های قدیمی صورت گرفته است. کشورهای غربی سابقه‌ی درخشانی در زمینه‌ی ساماندهی بافت‌های فرسوده دارند. پیتر رابرتز(۲۰۰۰) در کتاب باززایی شهری[1] پس از پرداختن به مفهوم احیا و بهسازی، به مباحث اجتماعی، اقتصادی و مشارکت ساکنان در احیای محلّه پرداخته‌است. مباحث طولانی اجتماعی و اقتصادی، جای بحث در مورد نحوه‌ی احیاء کالبدی ـ فیزیکی را خالی کرده‌است. در کشور خودمان نیز تحقیقات زیادی روی احیای بافت‌های قدیمی صورت گرفته است. از جمله‌ی این مطالعات می توان به اثر باارزش«باززنده سازی بناها و شهرهای تاریخی» دکتر محمدمنصور فلامکی(۱۳۸۳) کتاب پرمحتوای«بهسازی و نوسازی شهری از دیدگاه علم جغرافیا» تألیف دکتر علی

1. Urban Regeneration

شماعی و احمد پوراحمد(۱۳۸۵) ، همچنین بـه کتـاب«بهـسازی بافـت‌هـای کهـن شـهری» دکتـر کیـومرث حبیبی، احمد پوراحمد و ابوالفضل مشکینی(۱۳۸۶) اشاره نمود.

الگوی شهرسازی‌جدید در اواخـر قـرن بیـستم، از طـرف شهرسـازانی چـون پیتـر کـالثروپ[1]، آنـدراس دوانی و الیزابث‌پلاتر زیبرک[2] وارد برنامه‌ریزی‌شهری شده‌است. کنفرانس شهرسـازی جدیـد از سـال **۱۹۹۳** میلادی به طور منظّم هر سال برگزار می شود، ولـی بـرای اولـین بـار در طـول تـاریخ برنامـه ریـزی شـهری، کـاربرد شهرسـازی جدیـد در بهـسازی محلّـات قـدیمی براسـاس اصـول چهـارمین کنفـرانس شهرسـازی جدید(CNU)[3] که در سال **۱۹۹۶**میلادی در شهر چارلستون ایالت متحـده آمریکـا برگزارشـد، وارد برنامـه-ریزی برای بافـت‌هـای قـدیمی گردیـد. در برنامـه‌ریـزی شـهری در کـشورمان، هنـوز تحقیقـی در زمینـه‌ی شهرسازی جدید صورت نگرفته است.

٤. تعریف بافت‌های شهری

بافت، گستره‌ای هم‌پیونداست که از بناها،راه‌ها،مجموعه‌ها، فـضاها، تأسیـسات و تجهیـزات شـهری و یـا ترکیبی از آنها تشکیل شده باشد. بافت شهر، شـامل دانـه بنـدی و در هـم تنیـدگی فـضاها و عناصـر شـهری است.

> «بافت شهر کمیتی پویا و در حال تغییر است که وضـع کالبـدی شـهر و چگـونگی شـکل گیـری آن را در طول زمان نمایان می‌سازد، بافت شهر بیانگر دانه‌بندی فضاهای کالبدی، شبکه‌ی ارتباطی و نحـوه‌ی دسترسـی-هـا، چگـونگی توزیـع فعالیّـت‌هـا و در نهایـت شـکل‌گیـری و گـسترش شـهر در طـول تـاریخ مـی-باشد»(Chapin,1979:47).

٥. بهسازی محلّات سنتی در کشورهای در حال توسعه

بهسازی، دامنه‌ای گسترده از اقدام‌هایی است که در نواحی و محلّه‌های شهری برای بهینه سـازی اوضـاع کالبد و فضای شهری از نظر ساخت، بافت و سیمای شهری صورت می گیـرد(شـماعی وپوراحمـد،۴۴:۱۳۸۵) کشورهای در حال توسعه با اندکی تأخیر نسبت به کشورهای سرمایه‌داری غربی، اقدام بـه بهـسازی محلّـات

---

1. Peter Calthorope.
2.Duany & Plater-Zyberk .
3. Congress for the New Urbanism.

سنتی خود نموده‌اند. در این میان، متولیان امر بهسازی، سیاست‌های مختلفی را در قبال مداخله در بافت‌های کهن و محلّات تاریخی انجام می‌دهند. برای نمونه، بافت تاریخی شهر باکو(پایتخت کشور آذربایجان) با عنوان" ایچری شهری" به معنای شهر مرکزی محافظت می‌شود و هیچ‌گونه فعالیت اقتصادی و سکونتی درآن صورت نمی گیرد و هر ساله، گردشگران زیادی از آن دیدن می کنند(حبیبی و مقصودی، ۱۳۸۶). برخی از کشورهای در حال توسعه هم مانند عربستان صعودی، با استفاده از الگوهای شهرسازی‌جدید به بهسازی محلّات سنتی خود پرداخته اند(www.dpz.com/2008). به‌طور کلی، حفاظت و برنامه ریزی بافت‌های قدیم شهری برای مدیران شهری کشورهای در حال توسعه، به صورت یک فرصت جهت جذب گردشگران از سراسر دنیا تبدیل شده است.

٦. چارچوب نظری شهرسازی جدید

یکی از آخرین رویکردهای مطرح برنامه‌ریزی شهری در سطح جهانی در زمینه‌ی بهسازی محلّات سنتی، استفاده از رویکرد شهرسازی‌جدید در ساماندهی محلّات سنتی است. کشورهای پیشرفته‌ی غربی این کار را از دهه‌ی ۱۹۹۰ میلادی با استفاده از پارادایم شهرسازی جدید در قالب استفاده از طرح‌های ساختاری ـ راهبردی، طرح‌های مجموعه‌ی شهری و همچنین "تمرکز غیرمتمرکز"[۱] شروع کرده‌اند. شهرسازان جدید، سه الگو را برای ساماندهی و توسعه‌ی شهری پیشنهاد می کنند،که عبارت‌اند از:

- توسعه‌ی محلّات نوسنتی[۲]؛
- توسعه‌ی محلّات عبوری[۳] (توسعه‌های عبوری)؛
- توسعه‌ی روستا –شهرها[۴].

شهرسازی جدید که با اکولوژی اجتماعی، سرمایه داری اجتماعی، مورفولوژی شهری و جامعه شناسی اجتماعی پیوند خورده‌است«جنبشی است در شهرسازی و معماری که از طرّاحی سنتی حمایت کرده و جلوی گسترش افقی شهر را می گیرد و با تعریف کارکرد جدید برای مرکز شهر آن را از حالت

1. concentrated decentralization
2 . Traditional Neighborhood development(TND)
3.Transit –Oriented Development (TOD)
4 . Urban- Village

انزوا خارج می‌کند»(Charles, 2000:762). «شهرسازی جدید از شهرسازی سنتی برای تحکیم بخشیدن به توسعه‌ی روابط اجتماعی درمحلّات و واحدهای همسایگی و رعایت سلسله مراتب راهها استفاده می‌کند و از شهرسازی نوین (فن‌گرا) برای اتصال سریع محلّات شهر به یکدیگر، احداث ساختمان‌ها و فضاهای عمومی برای رفاه حال شهروندان بهره می‌گیرد»(حسین زاده و آذر،۱۳۸۵:۱۹۱-۱۹۰). در اولین کنفرانس بین‌المللی شهرسازی‌جدید که در اکتبر ۱۹۹۳ در ویرجینیا برگزارشد، دلایل زیر برای به کارگیری آن در ساماندهی و بهسازی محلّات سنتی مطرح گردید:

- کاهش و زوال مراکز شهری؛
- جدایی شدید قومی –نژادی در مناطق شهری؛
- مشکلات ناشی از حومه‌نشینی گسترده.

استفاده از الگوهای شهرسازی‌جدید، در چهارمین کنفرانس(۱۹۹۶) مطرح شد. براساس آن، یکی از اهداف مهم شهرسازی‌جدید، احیای محلّات عقب‌مانده و محروم شهر و توسعه‌ی مجدد آنها از طریق الگوی TNDو TOD می‌باشد(Christopher klone, 2005:35). از این طریق، می‌توان اهمیت و ارزش گمشده بافت‌های باارزش و کهن را دوباره احیاء و باززنده‌سازی کرد. کنگره‌ی سالیانه‌ی شهرسازی جدید در سال ۲۰۰۰ میلادی، راهکارهای زیر را در ساماندهی مجدد بافت‌های قدیمی به کار برده است:

– کارایی اقتصادی؛ مشارکت دادن شهروندان در طرّاحی و اجرای طرح؛

– تنوع طرح‌ها؛ تنوع می‌تواند به صورت کوچک برداشتن قطعه و یک خوابه بودن خانه باشد ولی در آپارتمان‌ها، می‌تواند به صورت به کارگیری نمای ارزان برای برخی واحدها همراه باشد؛

– محلّات پر تراکم با استفاده از رشد هوشمند[1] و دسترسی سریع به مرکز شهر؛

– کاربرهای مختلط؛ کاربری‌های مختلط که نیاز زندگی روزانه ساکنان را بر آورده می سازد(اشتغال، تفریح، خرده فروشی، مؤسسات شهری و آموزشی) (Dutton,2000:11).

۷. معیارها و عناصر اصلی شهرسازی‌جدید

پس از اشاره به برخی از ویژگی‌های شهرسازی جدید به معرفی چهار اصل اساسی آن می‌پردازیم:

1. Smart growth.

۷-۱. خیابان‌های به هم‌پیوسته[1]

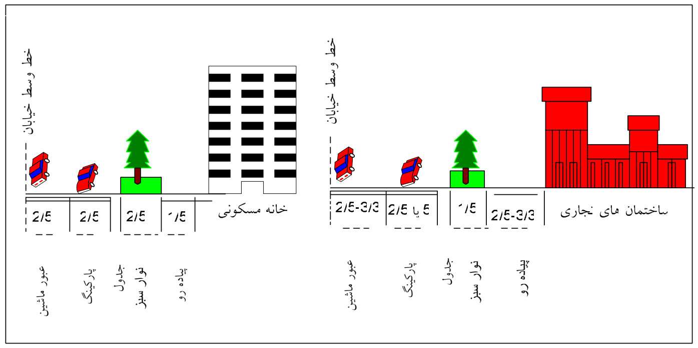
حمل و نقل، یکی از بحث انگیزترین مؤلّفه‌ها در توسعه‌ی جوامع محلی است. در جوامع محلی ویـژه-ای که مبتنی بر اصول شهرسازی‌جدیدانـد، برنامـه‌ریـزی در بخـش حمـل ونقـل بـر کـاهش وابستگی بـه خــودرو، افــزایش اســتفاده از حمــل‌ونقــل عمــومی و توســعه‌ی ســامانه‌ای منعطــف از معــابر، تمرکــز دارد(ارندت،۸۳:۱۳۸۷).

براساس این الگو، عرض خیابان‌های اصلی(جمع و پخش کننـده) در نـواحی مـسکونی و تجـاری هجـده متر طرّاحی می‌شود و میزان سرعت بین ۲۵ تا ۷۵ کیلومتر بر ساعت مـی‌باشـد. طرّاحـی خیابـان در الگوهـای شهرسازی جدید، به گونه‌ای است که امکان دسترسی ساکنان را در هـر نقطـه بـه مرکـز محلّـه ممکـن مـی-سازد. خیابان‌های محلّه‌ای، درچهار برش به شرح زیر طرّاحی می‌شوند:

۱. طرّاحی باند جهت تردّد وسایط نقلیه؛
۲. طرّاحی پارکینگ در کنار خیابان؛
۳. طرّاحی نوار سبز برای تلطیف هوا و کاهش آلودگی؛
۴. طرّاحی کریدور عابر پیاده با مبلمان مناسب.(Duny Plater- Zyberk &Company/ 2002)

در نواحی تجاری خیابان محلّه‌ای، می‌تواند دو یا چهار باند طرّاحی‌شود. عـرض هـر کـدام از بانـدها بـین ۲/۵ تا ۳/۳ متر تعیین می‌شود. پارکینگ‌ها در هر طرف خیابان بـه عـرض ۲/۵ یـا ۵ متـر طرّاحـی‌مـی‌شـوند و نوار سبز جهت کاهش آلودگی هوا و زیبایی، می‌تواند حدا قل ۱/۳ متـر عـرض داشـته‌باشـد و بـالاخره ایـن که، عرض پیاده رو جهت راحتی و جـذابیّت بیـشتر بـرای عـابران، حـداقل ۲/۵ متـر طرّاحـی‌مـی‌شـود. اگـر خیابان، با حداقل استانداردهای ذکر شده طرّاحی‌شود، عرض آن هجـده متـر خواهدشـد. عـرض خیابـان در نواحی مسکونی، با رعایت حداقل استانداردها ۱۸ متر طرّاحـی‌مـی‌شـود. امـا عـرض پیـاده‌روهـا، نـوار سـبز، پارکینگ در آن متفاوت است.(تصویرشماره‌ی ۱)

1. Interconnected Streets..



تصویر شماره‌ی۱، برش عرضی خیابان محلّه‌ای از وسط خط عبوری در نواحی تجاری (راست) و نواحی مسکونی(چپ) (مأخذ: نگارندگان، با استفاده از استانداردهای طرّاحی خیابان در شهرسازی جدید)

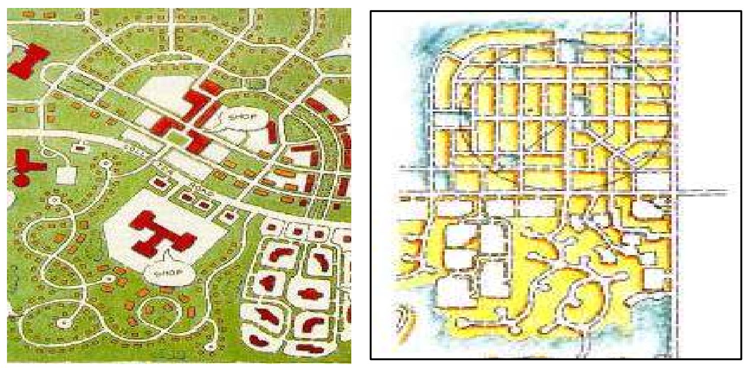
۷-۲. کاربری‌های مختلط و در هم آمیخته[1]

در طرّاحی محلّات جدید، ترکیب عناصر و عملکردهای شهری به گونه‌ای برنامه‌ریزی می شوند که شخص بدون آن که به ذهنش خطور کند سوار ماشین شود، به مقصد خود رسیده باشد. «محلّه‌ی مناسب، محلّه‌ای است که بتواند بین اشتغال، سکونت و خدمات شهری تعادل بر قرار کند» (www.tndtownpaper.com/2008). فان‌وان و سینیور(۱۳۸۳) در تحقیقی که در ارتباط با سهم کاربری‌های مختلط اراضی درایجاد سفرهای پایدار شهری در انگلستان انجام داده‌اند، ثابت نمودند که ترکیب کاربری‌ها، موجب تشویق پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری و عدم ترغیب استفاده از خودرو برای انجام خریدهای سبك و سنگین غذایی می‌شود. همچنین ترکیب کاربری‌ها، از میزان سفرهای برون‌محلّه‌ای می کاهد و بر میزان سفرهای پیاده‌ای درون‌محلّه‌ای می‌افزاید.

1. Mixed – Use.

۷-۳. افزایش تراکم و رشد هوشمند

در ادبیات قبل از شهر سازی جدید، به دلیل رواج استفاده از اتومبیل شخصی، شهرها به صورت پراکنده رشد می‌کردند(شکل‌شماره‌ی۱). گسترش پراکنده‌ی شهر، علاوه بر کاستن از جذابیّت‌های زندگی‌اجتماعی‌محلّه‌ای، باعث بالارفتن هزینه‌ها برای شهرداری‌ها و نیز ساکنان می‌شد. شهرسازی‌جدید با پیشنهاد تراکم بالا، از تخریب گسترده محیط زیست جلوگیری می‌کند.



(steuteville, 2004:5)
شکل شماره‌ی ۱، مقایسه‌ی محلّات پراکنده در دوره‌ی حومه نشینی (قسمت بالای شکل) با محلّات نوسنتی مطابق شهرسازی جدید(قسمت پایین شکل)

۷-٤. پیاده روی

در الگوهای شهرسازی‌جدید، از طریق جلوگیری از رشد پراکنده‌ی محلّات شهری، نزدیکی به محل اشتغال و سکونت «بیشینه‌ی فاصله ده دقیقه پیاده روی»(Charles,Ibid:763) طرّاحی اصولی تجهیزات و مبلمان شهری در کنار پیاده‌روها به خصوص نیمکت، چراغ‌های روشنایی، سایه اندازی و ... پیاده روی را برای ساکنان امکان‌پذیر ساخته‌است.. پیاده‌روهای مناسب می‌توانند باعث افزایش حس تعلّق مکانی شهروندان نسبت به محلّه‌های خود باشند.«فضاهای پیاده‌روی، بناهای فرهنگی، میدان و پارک و مکان‌های عمومی دیگر، دارای توان بالقوه جهت ایجاد تعهّد و وابستگی به اجتماع است»(بحرینی،۱۳۷۷:۲۹۹). به طور

کلّی، محلّه‌هایی که براساس با معیارهـای شهرسـازی‌جدیـد طرّاحـی مـی‌شـوند، در راسـتای دسـت‌یـابی بـه توسعه‌ی پایدار شهری هستند. این معیارها، متفاوت با شهرسازی دوران مدرنیسم است(جدول شماره ۱).

جدول شماره ۱، معیارهای متفاوت شهرسازی جدید با محلّات دوره حومه نشینی

دوران حومه نشینی(رشد پراکنده شهر)	شهرسازی جدید(TND,TOD)
تراکم پایین	تراکم بالا
سفر با ماشین و پخش ماشین در خیابان‌ها	پیاده روی(پنج دقیقه تا محل کار)
خیابان‌های بن بست مارپیچی شکل	خیابان‌های شبکه‌ای
جدایی کاربری‌ها	کاربری‌های مختلط
پارکینگ در پشت خیابان	پارکینگ در امتداد خیابان
محلّه به صورت پراکنده رشد می کند و استانداردی برای شعاع آن وجود ندارد	فاصله‌ی مرکز محلّه تا لبه‌ی آن ۵۰۰متر می-باشد
ساکنان محلّه جهت تأمین نیازهای روزمره‌ی خود، به فروشگاه‌های داخل شهر سفر می کنند	شهروندان، نیازهای خود را از فروشگاههای داخل محلّه تأمین می کنند

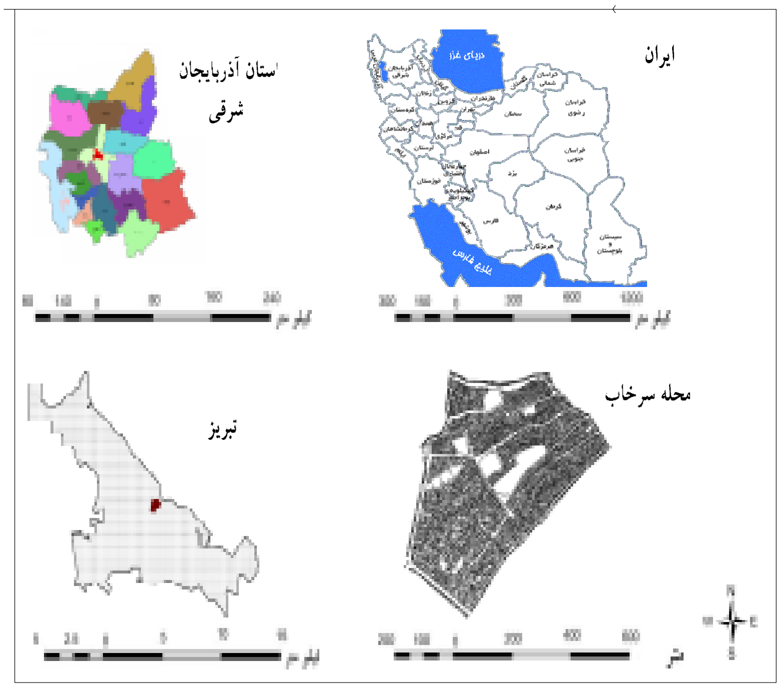
(ماخذ: خلاصه و طبقه بندی توسط نگارندگان)

۸. معرّفی محدوده‌ی مورد مطالعه

برای انجام هر پژوهش جغرافیایی به ویژه از نوع کاربردی آن، تعیین یک ناحیـه یـا منطقـه و نمونـه‌هـای مطالعاتی، ضرورتی اجتناب ناپذیر است. شهر تبریز به‌عنوان بزرگترین متروپل شمال غـرب ایـران بـا وسـعتی حدود ۲۵هزار هکتار در موقعیت جغرافیایی ״۲۳، ׳۱۱، °۴۶ طـول شـرقی و ״۱، ׳۹، °۳۸ عـرض شـمالی بـا ارتفـاع

متوسط ۱۳۴۰ متر در جلگه‌ای به نام جلگه‌ی تبریز واقع شـده اسـت(مهندسـین مـشاور زیـستا،۱۳۸۳). براسـاس آخرین سرشماری عمـومی نفـوس و مـسکن، جمعیـت شـهر تبریـز ۱۳۹۸۰۶۰ تـن بـوده اسـت(مرکـز آمـار ایران،۱۳۸۵).

محلّه‌ی سرخاب، یکـی از محلّـات تـاریخی تبریـز محـسوب مـی‌شـود. ایـن محلّـه، جـزو ناحیـه‌ی پـنج منطقه‌ی یک شهرداری است که از جنوب به خیابان بیست متری سرباز شهید، از غـرب بـه خیابـان منبـع و از شمال به خیابان کوثر و از شرق به خیابان وحدت محدود است. محلّه‌ی سرخاب، در شـمال شـرقی هـسته‌ی مرکزی شهر در حد فاصل محلّه‌های قدیمی شتربان و باغمیشه قرار دارد و بخش‌هـای زیـادی از آن قبـل از سال ۱۳۰۰ شمسی(قبل از مدرنیزم)ساخته شده است.



نقشه‌ی شماره‌ی ۱، موقعیت محدوده‌ی مورد مطالعه (ماخذ، نگارندگان)

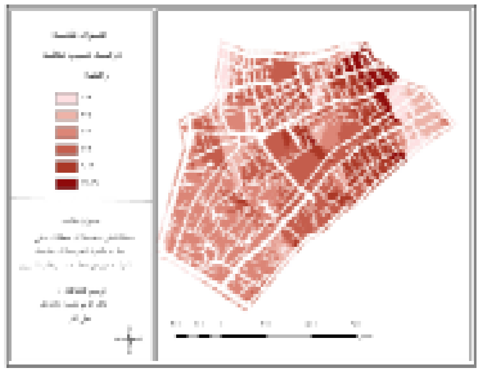
۹. شناخت وضع موجود

یکی از اصول مهم در برنامه‌ریزی، شناخت و بررسی وضع موجود است. فرایند احیاء با شناخت ابعاد خاص فرسودگی و سیر قهقرایی که هر ناحیه از آن رنج می برد شروع، سپس باید منابع و امتیازات هر محلّه همراه با فرصت‌های آن بازشناسی شود و در پایان این که باید در مورد احیاء، مدیریت انجام گردد(Tisdel,Taner&Health,1996:201-203). در ساماندهی و بهسازی محلّات سنتی، شناخت وضع موجود در سه محور اساسی به شرح زیرمورد مطالعه قرار می گیرند:

- مطالعات طبیعی؛
- مطالعات اجتماعی - اقتصادی؛
- مطالعات کالبدی.

۹-۱. مطالعات طبیعی

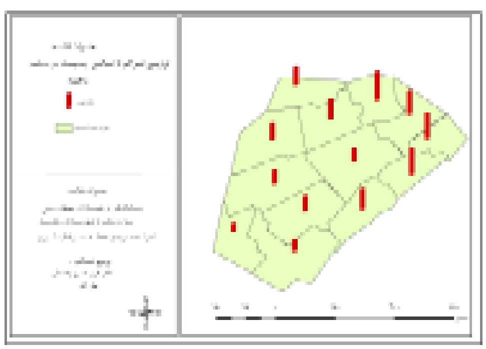
جنس زمین محلّه‌ی مورد مطالعه، از مارن‌های قرمز تشکیل شده است. سست بودن، نفوذ ناپذیری و مساعد برای لغزش‌های دامنه‌ای، از جمله ویژگی‌های این نوع از خاک‌هاست. شیب منطقه به پیروی از شرایط دامنه‌ای و مخروط افکنه‌ای نوسانات زیادی دارد. ولی به طور کلی شیب آن بین ۳ تا ۱۹ درصد است که ۳۱/۷درصد محلّه شیب کمتر از ۵ درصد، ۵۸ درصد آن بین ۹- ۵ درصد و ۱۰/۳ درصد بقیه، بین ۹ تا ۱۹ درصد شیب دارد. شیب از جنوب به طرف شمال روند افزایشی می‌یابد به گونه‌ای که در قسمت‌های شمالی محلّه، شیب از ۱۵٪ هم فراتر می‌رود(نقشه‌ی شماره‌ی۲). در استانداردهای شهرسازی، این مقدار شیب مناسب مناطق مسکونی نیست(شیعه،۱۳۸۱:۸۴)



نقشه‌ی‌شماره‌ی ۲، میزان درصد شیب در محلّه‌ی سرخاب

۹-۲. مطالعات اجتماعی - اقتصادی

براساس آمار سال ۱۳۸۵ جمعیت محلّه ۲۵هزار تن بوده است که دارای تراکم ناخالص جمعیتی ۲۷۵ تن و تراکم خالص جمعیتی ۳۵۷ تن در هکتار است(نقشه‌ی شماره‌ی۳). همچنین در این سال، بعد خانوار در کل محلّه، ۴/۶ تن بوده است(مرکز آمار ایران،۱۳۸۵). تراکم در قسمت‌های شمالی محلّه، که جزو سکونتگاههای غیررسمی محسوب می‌شوند، بالاست ولی در بخش‌های جنوبی که بخش سنتی و تاریخی محلّه را شامل می‌شود، میزان تراکم در سطح پایینی قرار دارد. که این موضوع به دلیل پایین بودن میزان بعد خانوار(۳/۱ تن) است.



نقشه‌ی شماره‌ی۳، توزیع تراکم ناخالص جمعیت محلّه در سال ۱۳۸۵

از نظر قشربندی اجتماعی، در طرح توسعه و عمران (مهندسین مشاور عرصه،۱۳۶۸) قسمت تاریخی محلّه، واقع در بخش جنوبی، جزو محلّه‌های همگون تیپ ۳ قرار گرفته‌است که درآمد متوسط دارند و قسمت شمالی، جزو تیپ ۲ قرار گرفته که درآمد پایینی دارند.

۹- ۳. مطالعات کالبدی

کل مساحت محلّه ۹۲۳۴۷۲مترمربع(۹۲ هکتار) است. از نظر قدمت، در قسمت‌های پایین محلّه می‌توان خانه‌های تاریخی(که دارای ارزش‌های فرهنگی هستند) را مشاهده نمود. جمعاً ۲۷ قطعه خانه‌ی تاریخی با ۳۸۸۶ و با میانگین ۱۴۳مترمربع در محلّه وجود دارد که متأسفانه در طول چند سال اخیر بیش از دو هزار متر مربع از آنها، که ارزش حفاظت و مرمت داشتند، در این قسمت تخریب شده‌اند. در بخش مطالعات کالبدی(وضع موجود) کاربری‌های زیر مورد مطالعه قرار می‌گیرند:

- کاربری مسکونی

بخش عمده‌ی سطح شهرها را کاربری مسکونی تشکیل می‌دهد. هر محلّه یا ناحیه‌ی مسکونی بنا بر ویژگی خود از دیگری باز شناخته می‌شود. ویژگی‌های تاریخی و بافت کالبدی و اجتماعی، محلّات مسکونی شهر را از یکدیگر جدا می سازد(سعیدنیا:۶۵:۱۳۸۲) براساس طرح تفصیلی، کاربری مسکونی با - ۵۵۸۸۲۳ متر مربع(۵۵/۸هکتار) ۶۲ درصد از کل کاربری‌ها را به خود اختصاص داده است. سرانه‌ی مسکونی محلّه برابر ۲۲/۹ متر مربع است، که این میزان کمتر از سرانه‌ی مسکونی کل شهر (۲۵/۴) (مهندسین مشاور زیستا،همان منبع) و همچنین کمتر از سرانه‌ی پیشنهادی مسکونی در کشور، که بین ۴۰تا ۵۰متر مربع است، می‌باشد(پورمحمدی،۳۸:۱۳۸۲). پایین بودن سرانه‌ی مسکونی، بیانگر تراکم بالای جمعیت محلّه است.



نقشه‌ی شماره‌ی ٤، وضع موجود کاربری‌ها در سطح محلّه

- کاربری آموزشی

محلّـه‌ی سـرخاب از نظـر برخـورداری از امکانـات آموزشـی در سـطح خـوبی قـرار دارد. ۲۴۲۶۲ متـر مربع(۲۴/۳هکتار) ۲/۶۲ درصد از کل سطح محلّه برای کـاربری آموزشـی اختـصاص یافتـه اسـت. سـرانه‌ی آموزشی محلّه برابر ۱/۶۲ متر مربع می باشد.

-کاربری تجاری

یکی از کاربری‌های مهم شهری که فعالیّت‌های دیگـر شـهری را تحـت تـأثیر قـرار مـی‌دهـد، کـاربری تجاری است(پورمحمدی،همان منبع:۵۴). ۲۴۲۷۴ متر مربع (۲/۶درصد)از کل سطح محلّه را، کـاربری تجـاری با ۹۷/. متر مربع سرانه‌ی تجاری تشکیل می‌دهد. کاربری‌های تجاری که بیشتر مغازه‌های خرده فروشـی‌انـد، در امتداد خیابان‌ها و همچنین در مرکز محلّه تمرکز دارند، ولی به دلیل نامتنوّع بودن اجناس ایـن مغـازه هـا و فاصله‌ی کم محلّه با بازار تاریخی شهر،که اجناس در آن متنوع و با قیمت پایین عرضـه مـی‌شـود، مـردم علاقـه‌ی کمتری نسبت به خرید از واحدهای تجاری محلّه دارند.

- خدمات رفاه عمومی

به دلیل شهرنشینی قبل از شهرسازی در بخش‌های قدیمی محلّه(قسمت‌های جنوبی) و سکونت حاشیه نشینان در شمال محلّه، امکانات عمومی مطابق با نیازهای معاصر شهروندان در آن وجود ندارد. مجموع سرانه‌ی خدمات رفاه عمومی در محلّه ۱/۴۴ متر مربع است و تنها ۳/۹ درصد از کل محلّه را شامل می‌شوند. بیشترین میزان کاربری‌ها و خدمات عمومی در بخش‌های جنوب محلّه(بخش قدیمی محلّه) دیده می‌شوند و به غیر از کاربری مسکونی و مغازه های خرده فروشی، امکانات دیگری در قسمت‌های شمالی محلّه وجود ندارد. بیش از ۶۵ درصد اسکلت بناها در قسمت‌های جنوبی محلّه از چوب و آجر و در قسمت‌های شمالی هم، ۷۵ درصد خانه‌ها، از آجر و فلز ساخته شده است(مهندسین مشاور زیستا، همان منبع).

- شبکه‌ی معابر

پس از کاربری مسکونی، معابر با ۲۱۲۷۹۱ متر مربع(۲۳/۳درصد) بیشترین سطح محلّه را به خود اختصاص داده‌اند. سرانه‌ی معابر در محلّه ۸/۵ متر مربع است که ۲۲ درصد از کل سرانه‌های محلّه را تشکیل می‌دهد. بیش از ۶۸ درصد معابر کمتر از ۸ متر عرض دارند و از مجموع ۳۴۸۵۳متر کل معابر، فقط ۳۵۱۱۵متر از آنها(۹ درصد) بیشتر از ۱۵ متر عرض دارند.(نقشه‌ی شماره‌ی ۵)



نقشه‌ی شماره‌ی۵، آشفتگی وضع موجود معابر محلّه

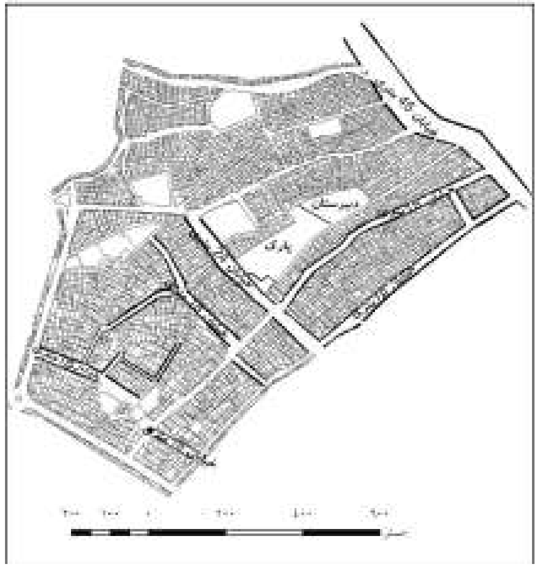
خیابان جمع و پخش کننده‌ی محلی تا مرکز محلّه ادامه دارد و پس از آن خیابان باریک می‌شود و تردد خودروها با مشکل روبرو می‌شود. هرچند که شهرداری اقدام به تملک و تعریض مسیر نموده‌است، ولی پلاک‌هایی در مسیر وجود دارند که هنور راضی به عقب‌کشی نشده‌اند.

۱۰. پیشنهادها

در این بخش، ابتدا پیشنهادهایی که طرح تفصیلی در زمینه‌ی ساماندهی و بهسازی محلّه ارایه نموده است، بیان و مورد تحلیل قرار می‌گیرد. سپس پیشنهادهایی که مطابق با معیارهای شهرسازی جدید هستند ارایه می‌شود:

الف) پیشنهادهای طرح تفصیلی

پیشنهادهای طرح تفصیلی دوم تبریز که توسط مهندسین مشاور نقش محیط تهیه و به تصویب رسیده است(۱۳۸۷) فقط به احداث و تعریض معابر اکتفا نموده‌است. مخصوصاً، قسمت جنوب محلّه (بخش تاریخی) را توسط چندین خیابان ۱۸ متری به مصلوب کشیده است. در صورتی که هیچ‌گونه نیازی به احداث این گونه معابر نیست و با تعریض یا احداث چند کوچه‌ی ۸ متری، می‌توان نقاط مختلف محلّه را به یکدیگر متصل نمود. خیابان‌های محلّه‌ای هجده متری، که براساس الگوی شهرسازی‌جدید هستند، تقریباً با پیشنهاد احداث معابر پیشنهادی طرح تفصیلی مطابقت دارند. اما طرح تفصیلی در قسمت شمال محلّه، یک خیابان ۴۵ متری را پیشنهاد نموده است که موازی با بزرگراه شمال است و تنها ۶۰ متر با آن فاصله دارد که هیچ نیازی به پیش‌بینی احداث آن دیده نمی‌شود و با تعریض معبر موجود تا هجده متر، می‌توان جریان ترافیکی محلّه را تسهیل نمود(نقشه‌ی شماره‌ی ۶)



نقشه‌ی شماره‌ی٦، طرح تفصیلی پیشنهادی محلّه‌ی سرخاب(ماخذ؛ مهندسین مشاور نقش محیط: ۱۳۸۷)

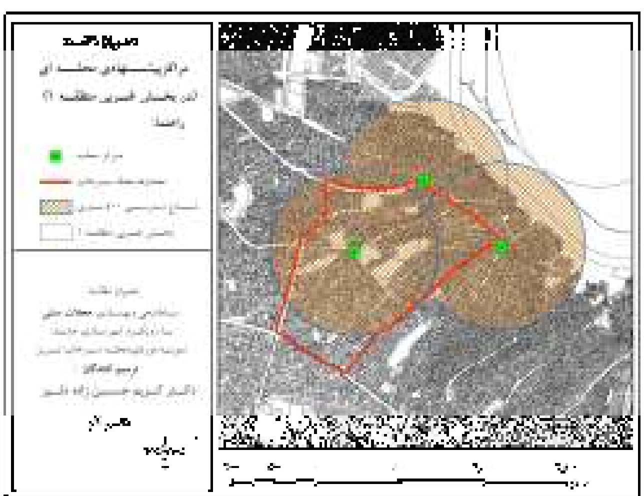
طرح تفصیلی از نظر پیشنهاد کاربری‌های جدید و معاصر شهری، ضعیف عمل نموده است. این طرح، قسمت پایین گورستان "ستارخان" در مرکز محلّه را به پارک و فضای سبز و قسمت پایین آن را به دبیرستان پیشنهاد نموده است که با توجه به موجود بودن چندین دبیرستان در شعاع دسترسی محلّه، نیازی به پیش‌بینی آن نبوده است.همچنین با توجه به جدید بودن برخی قبور و مزار چندین شهید جنگ تحمیلی، به نظر نمی‌رسد که این گونه پیشنهادها به مرحله‌ی اجرایی برسد. با توجه به ضعیف بودن پیشنهادهای طرح تفصیلی، پیشنهادهای زیر که براساس معیارهای شهرسازی‌جدید هستند، در راستای ساماندهی محلّه‌ی مورد مطالعه در چندین بخش اساسی پیشنهاد می‌شوند:

- تعیین مرکز محلّه

به منظور تأمین نیازهای ساکنان و جلوگیری از سفرهای درون‌شهری، براساس اصول شهرسازی‌جدید، تعیین مرکز محلّه یکی از ضروت‌های اساسی در ساماندهی و بهسازی محلّات سنتی است. به همین منظور، ابتدا با استفاده از نرم افزار Arc-Gis مرکز محلّه مشخص شد. اتفاقاً این مرکز پیشنهادی در مرکز فعلی

محلّه قرار گرفته‌است. پس از مشخص شدن مرکز محلّه‌ی مورد مطالعه، جهت در نظر گرفتن محلّه در چشم انداز شهر و رعایت انسجام فضایی محلّات در کل سطح شهر، در یک برنامه‌ریزی فضایی، دو مرکز محلّه(به غیر از محلّه‌ی سرخاب) تعیین شدند. محلّه‌ی پیشنهادی شماره یک، در شمال شرقی محلّه‌ی سرخاب قرار گرفته است. با توجه به تعریض خیابان "ایده‌لو"، در ۱۰۰ متری شرق محلّه، تا ۳۵ متر و اتصال آن به کنارگذر شمالی و اتصال همین خیابان با خیابان "ترکمان‌زاده"، در شمال محلّه، و تنوّع کاربری‌ها در وضع موجود، در تقاطع این خیابان‌ها، مرکز محلّه‌ی اول تقاطع پیشنهاد شده است.

محلّه‌ی پیشنهادی شماره‌ی دو، در قسمت شمال غربی محلّه‌ی سرخاب قرار دارد. با توجه به شیب منفی بخش‌های شمال‌شرقی محلّه‌ی سرخاب و احداث خیابان "کوثر" در طول چند سال اخیر، کاربری‌های جدید از جمله تجاری-بهداشتی در امتداد آن گسترش یافته‌است، بنابراین ساکنان بخش‌های شمال غربی محلّه، تمایل به استفاده از امکانات خیابان "کوثر" را دارند، همچنین برای دسترسی به دیگر مناطق شهر، از این خیابان استفاده می‌کنند. بنابراین مرکز پیشنهادی محلّه‌ی دوم، در همین خیابان پیشنهاد شده است. پس از مشخص شدن مرکز محلّات، سه واحد همسایگی هرکدام با ۲۵۰شعاع متر تعیین شدند.(نقشه‌ی شماره‌ی۷)



نقشه‌ی شماره‌ی۷، سازمان فضایی محلّات پیشنهادی در چشم انداز غربی منطقه ۱ شهری

- تزریق کاربری‌های معاصر شهری

در شهرسازی جدید، بیشترین اختلاط کـاربری‌هـا، در مرکـز محلّـه قـرار دارد. در حـالی کـه در مرکـز محلّه‌ی مورد مطالعه در وضع موجود، تنوع کاربری‌ها دیده نمی‌شود و ساختمان‌هـای اطـراف مرکـز محلّـه، دچار فرسودگی شدید کالبدی و عملکردی شده‌انـد. در قسمت شـرق مرکـز محلّـه، کـاربری اداری(امـور آب و فاضلاب منطقـه‌ی دو شـهرداری) قـرار دارد. ایـن اداره ۱۲۰۰۰ متـر مربـع(۱/۲ هکتـار) از سـطح محلّـه را اشغال نموده است. تنها ۵درصد این اداره جزو اعیان(ساخته شـده)است و ۹۵ درصد آن را فضای بـاز(عرصـه) تشکیل می دهد.(نقشه‌ی شماره ۸)



نقشه‌ی شماره‌ی۸، وضع موجود عرصه و اعیان در مرکز محلّه(ماخذ؛ مهندسین مشاور زیستا،۱۳۸۳)

قرارگیری منبع آب در مرکز محلّه، شاید یکی از دلایلی است که شهرداری نـسبت بـه تملـك و انتقـال ایـن اداره اقـدام ننمـوده اسـت. در شـهرهای کـشورهای پیـشرفته، سـطح خـارجی منبع‌هـای آب را بعـد از محاسبه‌ی میزان بارگذاری آن بـا خـاك مناسـب(جهـت رشـد گیاهـان) مـی‌پوشـانند و فـضاهای سـبز ایجـاد

می‌نمایند، بنابراین کاربری فضای سبز به جای آن(اداره) پیشنهاد شده‌است. از کاربری‌هایی که برای مرکز محلّه پیشنهاد شده است، می‌توان به کاربری‌های زیر اشاره نمود:

■ مجتمع‌های مسکونی

تراکم‌های بالا یکی از معیارهای شهرسازی جدید است، به همین منظور علاوه برپیشنهاد افزایش تراکم پایه تا ۱۲۰درصد، در «بر» خیابان‌های اصلی و متناسب با شیب محلّه و عرض خیابان، دو واحد مجتمع مسکونی و یک مجتمع تجاری - اداری و یک مرکز خرید محلّه جمعاً با ۶۵۸۸ متر مربع پیشنهاد شده است. مجتمع های مسکونی علاوه بر تأمین مسکن جهت اسکان خانواده‌هایی که ملک آنها در اثر تعریض یا قرارگیری آنها در محدوده‌ی کاربری‌های پیشنهادی تخریب شده است، می‌تواند خانواده‌های زیادی را از سایر محلّات به این مرکز جذب نماید. اساس بررسی‌های میدانی که به روش طبقه بندی احتمالی و از ۶۵۰ خانوار(۱۵درصد کل خانوارها) انجام شد، مشخص شد که بیشتر ساکنان، به ویژه صاحبان املاک جنوب محلّه، در ازای واگذاری ملک خود به شهرداری، راضی به دریافت آپارتمان هستند. (نمودارشماره‌ی ۱) بیشینه‌ی ارتفاع مجتمع‌های مسکونی چهار و یا پنج طبقه پیشنهاد می‌شود. در حال حاضر یکی از علّت‌های سفر ساکنان محلّه به داخل شهر، استفاده از مراکز اداری از جمله بانک، پست و...است، لذا این نوع از خدمات در مرکز محلّه پیشنهاد شده است. طبقه‌ی هم‌کف واحدهای مسکونی به خدمات عمومی و تجاری اختصاص دارد. همچنین یک مرکز خرید محلّه در مرکز محلّه و برای کاربری‌هایی که از نظر کالبدی، فرسایش یافته‌اند جهت خرید روزانه و هفتگی ساکنان پیشنهاد شده است (فروشگاه زنجیره‌ای).

■ مجتمع فرهنگی

در شرایط فعلی، هیچ گونه مرکز فرهنگی در محلّه وجود ندارد. احداث مجتمع فرهنگی و هنری در مرکز محلّه علاوه بر افزایش انسجام اجتماعی و حس تعلّق مکانی، می‌تواند سطح فرهنگ شهروندان را بالا ببرد. مجتمع فرهنگی شامل، کتابخانه و کلاس‌های آموزشی برای تمام شهروندان از جمله دانش آموزان است. با توجه به پایین بودن سطح پارک و فضاهای سبز در محلّه، احداث این مجتمع فرهنگی

می‌تواند مفید واقع شود. با توجه به وجود مسجد، مراکز بهداشتی و درمانی و مهد کودک در مرکز محلّه نیازی به احداث این نوع از کاربری‌ها نیست.

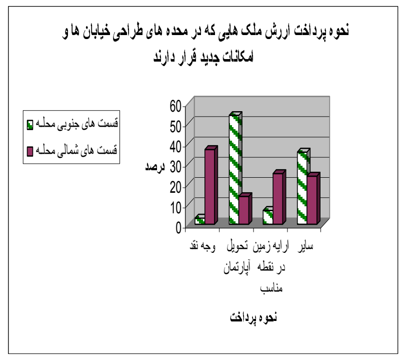
■ مرکز خود اشتغالی محلّه

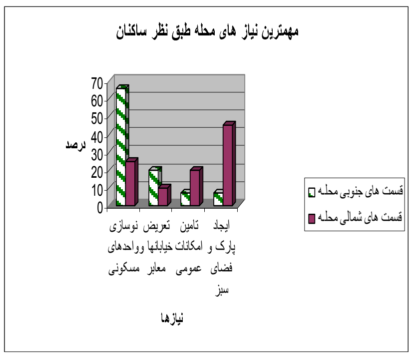
«جوامعی که بر اساس اصول شهرسازی جدید شکل گرفته‌اند، در ایجاد فرصت‌های شغلی در دوران اقتصاد پساصنعتی که مبتنی بر بنگاههای تجاری کوچک، کسب و کارهای خانگی، تجارت الکترونیک و مشاغل پاره وقت چندگانه است، بسیار موفق‌اند. برای ایجاد فرصت‌های کافی برای رشد نرخ اشتغال، باید ۳۰درصد یک هسته‌ی شهری یا محلّه‌ای که دارای کاربری های مختلط است، به مراکز کاری اختصاص یابد. این هسته نیازمند رستوران‌ها و خدمات دیگری که پشتیبان فعالیّت‌های کاری باشند، نیز هست»(ارندت،همان منبع:۴۴). با توجه به این که بیشتر ساکنان محلّه در بیرون از محلّه کار می‌کنند، در صورت احداث واحدهای تجاری جدید و احداث یک مرکز خود اشتغالی در قسمت جنوبی گورستان ستارخان(که در شرایط فعلی پارکینگ شهرداری است و بلا استفاده است)می‌توان تا اندازه ای سفرهای درون شهری شهروندان را کاهش داد.

■ فضای سبز

سرانه‌ی فضای سبز در کل سطح شهر تبریز ۷ متر مربع و سرانه‌ی پارک ۲/۶ متر مربع است که با بهره برداری از پروژه‌ی جنگل‌کاری عون بن علی(ع) سرانه‌ی فضای سبز شهر تبریز به ۱۰ متر متر مربع افزایش خواهد یافت(مهندسین مشاور زیستا،همان منبع). سرانه‌ی پیشنهادی فضای سبز برای شهرهای کشور ۱۶متر مربع می‌باشد(پورمحمدی،همان منبع:۳۹). در حالی که سرانه‌ی فعلی در محلّه‌ی سرخاب ۰۲/۰درصد است که با تغییر عملکرد برخی از کاربری‌ها می‌توان این مقدار را به ۲۳۱۰۰ متر مربع افزایش داد که در این صورت سرانه‌ی پارک و فضای سبز ۱ متر خواهد بود. فضاهای سبز در دو سطح(پارک محلّه‌ای و پارک کودک) پیشنهاد شده است. با توجه به سازگاری پارک محلّه‌ای با مرکز محلّه، تراکم‌های بالا، دسترسی مناسب و هم‌جواری با کاربری‌های فرهنگی، پارک پیشنهادی محلّه در مرکز (در محل فعلی شرکت امور آب و فاضلاب) و پارک‌های همسایگی(کودک) در مرکز واحدهای همسایگی پیشنهاد شده است. براساس بررسی‌های میدانی که به روش نمونه‌گیری احتمالی طبقه‌بندی شده و از ۱۵ درصد خانوارها

صورت گرفته است؛ مشخص گردید که به دلیل تراکم بیش از حد جمعیت در بخش‌های شمالی و همچنین فاصله‌ی زیاد از پارک‌ها و فضاهای سبز، ساکنان این مناطق خواستار ایجاد پارک و فضاهای سبز در این ناحیه بودند. ولی در بخش‌های جنوبی محلّه، نوسازی واحدهای مسکونی، اولین اولویت و خواست ساکنان بود.(نمودارشماره‌ی ۲)





نمودار شماره‌ی ۱، نحوه‌ی پرداخت ارزش ملک‌های تخریبی نمودار شماره‌ی۲، مهمترین نیازهای محلّه طبق نظر ساکنین

(مطالعات میدانی نگارندگان،۱۳۸۶)

نقشه‌ی شماره‌ی ۹، کاربری‌های پیشنهادی در مرکز محلّه را نشان می‌دهد. در پیشنهاد کاربری‌ها، سعی شده است علاوه بر رعایت سازگاری و مطلوبیّت آنها، کارایی آنها(صرفه‌ی اقتصادی) نیز محاسبه شود.



نقشه‌ی شماره‌ی۹، کاربری‌های پیشنهادی در مرکز محلّه

- تعیین واحدهای همسایگی

در شهرسازی جدید، به کوچکترین بخش مسکونی شهر، اصطلاحاً واحد همسایگی گفته می شود. این اصطلاح در حدود صد سال پیش در شهرسازی اروپا رایج شد و در سال‌های اخیر(از ۲۵ سال پیش) با طرح‌های جامع شهری وارد مباحث شهرسازی کشور شده است(سعیدنیا،همان منبع:۶۷-۶۶). براساس الگوهای شهرسازی جدید، حداکثر شعاع عملکرد مفید واحدهای همسایگی از مرکز آن ۲۵۰ متر است. علاوه بر تعیین مرکز محلّه، سه واحد همسایگی جهت افزایش انسجام اجتماعی ساکنان محلّه و بهره مندی آنها از امکانات شهری از جمله فضاهای سبز، تجاری و مهد کودک پیشنهاد شده است.(نقشه‌ی شماره‌ی ۱۰)

واحد همسایگی پیشنهادی اول، در قسمت جنوب محلّه(سرخاب قدیم) قرار دارد. با توجه به تخریب چند واحد مسکونی متعلّق به سازمان میراث فرهنگی در چند سال اخیر، فضاهای آزاد شده را می‌توان به پارک کودک اختصاص داد(این مرکز مطابق با مرکز همسایگی پیشنهادی طرح تفصیلی نیز هست). واحد همسایگی دوم، مرکز محلّه را شامل می شود که بیشترین پیشنهادهای کاربری‌های جدید شهری در آن قرار دارد. کاربری‌های پیشنهادی مرکز محلّه، علاوه برعملکرد محلّه‌ای، می‌توانند تا شعاع ۲۵۰ متر(به عنوان مرکز واحد همسایگی) به ساکنان، امکانات و خدمات همسایگی ارایه نمایند. واحد همسایگی سوم، در بخش شمالی محلّه قرار دارد. ساختمان‌های این منطقه، دچار فرسایش شدید کالبدی هستند؛ لذا پیشنهاد تخریب و احداث فضای سبز و پارک کودک در آن پیش‌بینی شده است. در صورت اجرا شدن واحدهای همسایگی پیشنهادی، می‌توان انتظار داشت ساکنان با کمترین سفر از امکانات همسایگی بهره‌مند شوند. واحدهای همسایگی علاوه بر تأمین نیازهای شهروندان، می‌توانند باعث افزایش برخوردهای اجتماعی و ارتقای هویت محلّه‌ای نیز شوند.



نقشه‌ی شماره‌ی ۱۰، واحدهای همسایگی و کاربری‌های پیشنهادی در مرکز محلّه

- تعریض و احداث معابر

یکی از اقدامات اساسی در ساماندهی محلّات سنتی، تعریض خیابان‌ها و گذرهای‌ارتباطی است. همچنین تسریع دسترسی ساکنان محلّه جهت رسیدن به مقاصدشان، افزایش ایمنی و پیاده روی، افزایش تعاملات مردم در نتیجه‌ی جذابیّت خیابان‌ها از دیگر محاسن ایجاد خیابان‌های جدید در محلّه است.معمولاً بین ۲۵ تا ۳۰ درصد از سرانه‌های شهری اختصاص به راه و شبکه‌های ارتباطی دارند(شیعه،همان منبع:۱۸۰) در حالی که این مقدار در محلّه‌ی سرخاب، ۱۵ درصد است. یعنی از کل ۳۷/۳۳ متر کل سرانه‌ی شهری، ۸/۵ متر مربع برای هر تن اختصاص به معابر دارد. هم چنان که مشخص شد، وضع موجود معابر در محلّه از کیفیّت و کمیّت مطلوبی برخوردار نیستند و همچنین سلسله مراتب راهها در آنها رعایت نشده است. با توجه به اهداف تحقیق(کمترین مداخله‌ی کالبدی) دو نوع از معبر جهت تسهیل عبور و مرور در نظر گرفته شده است.

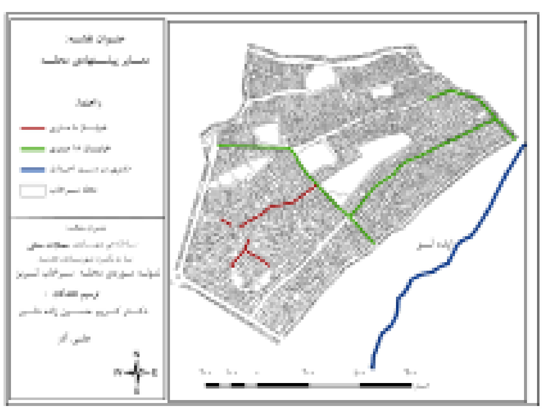
الف) خیابان ۱۸ متری

جهت عبور و مرور آسان وسایط نقلیه، احداث خیابان ۱۸ متری "ترکمان‌زاده" از مرکز محلّه به طرف شمال آن آغاز شده است. در صورت ادامه‌ی تعریض این خیابان، وسایط حمل ونقل عمومی می‌توانند به صورت یکطرفه کل محلّه را دور بزنند و شهروندان می‌توانند از مزایای حمل‌ونقل عمومی بهره‌مند شوند.

این مسیر براساس طرح تفصیلی پیشنهادی است، اما غیر از این خیابان ۱۸ متری، چندین خیابان ۱۸ متری دیگر، که از وسط محلّه می گذرد، را پیشنهاد نموده است که در صورت اجرا شدن آن، انسجام فضایی محلّه از بین خواهد رفت.

ب) کوچه‌های ۸ متری

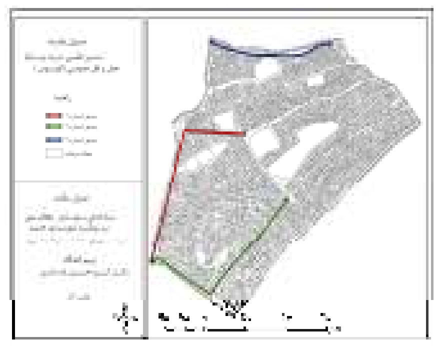
در قسمت های مرکزی جنوب محلّه(سرخاب قدیم)عرض معابر خیلی کم است و عبور و مرور وسایط نقلیه در بعضی کوچه ها امکان پذیر نیست. لذا ۶۷۰متر از کوچه‌های باریک(کمتر از ۵ متر) جهت اتصال واحد همسایگی اول به مرکز محلّه پیش بینی شده است.در مجموع ۲۵۸۰ متر معابر در محلّه پیشنهاد شده است.(نقشه‌ی شماره‌ی۱۱) در صورت تعریض معابر می‌توان کاربری‌های جدیدی متناسب با نیاز شهروندان در بر خیابان‌ها تعریف و تجویز نمود. صاحبان املاکی که قسمتی از ملک شان تخریب گردیده است، می توانند در باقیمانده‌ی ملک، آپارتمان‌های مسکونی(حداکثر پنج طبقه) احداث نمایند. در مجموع ۱۴۱۱۳ متر مربع در اثر تعریض معابر جدید در محلّه تخریب خواهند شد که کاربری مسکونی با ۹۳۲۸متر مربع(۶۶درصد)بیشترین مقدار را شامل می‌شود. در مجموع ۲۵۸۰ متر مسیر جدید جهت تسهیل عبور و مرور در محلّه پیشنهاد شده است که ۷۷۲ قطعه در مسیر معابر پیشنهادی قرار دارند و میانگین عقب‌کشی یا تخریب پلاک ها، ۱۸ متر مربع است.

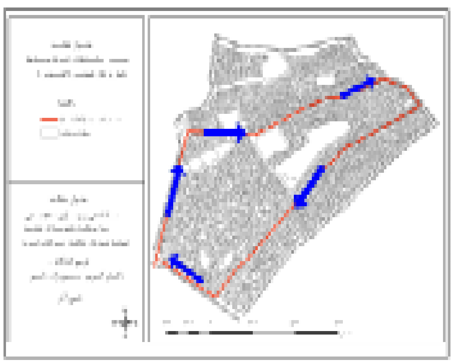


نقشه‌ی شماره‌ی ۱۱، معابری پیشنهادی محلّه

- گسترش حمل و نقل عمومی

استفاده از حمل‌ونقل عمومی، یکی از اصول اساسی در الگوهای شهرسازی جدید است. در وضع موجود، به دلیل باریک بودن عرض معابر در قسمت‌های شمالی محلّه ساکنان این مناطق، به سیستم حمل ونقل عمومی(اتوبوس) دسترسی ندارند(نقشه‌ی شماره‌ی۱۲). در این راستا با توجه به زیاد بودن شعاع دسترسی به ایستگاه اتوبوس در محلّه، پیشنهاد می‌شود که مسیر اتوبوس‌های شرکت واحد گسترش یابند، تا برای تمام مردم محلّه قابل استفاده باشند. با توجه به این که بیشتر خانوارها در محلّه بدون ماشین هستند، ضرورت گسترش خطوط جدید حمل و نقل عمومی کاملاً ضروری است(نقشه‌ی شماره‌ی۱۳).





نقشه‌ی شماره‌ی ۱۲، مسیر فعلی تردد وسایل حمل‌ونقل عمومی(اتوبوس) نقشه‌ی شماره‌ی ۱۳، مسیر پیشنهادی وسایط حمل و نقل عمومی(اتوبوس)

آزمون فرضیه و نتیجه‌گیری

امروزه کشورهای پیشرفته‌ی غربی جهت چیره شدن بر مشکلات ناشی از شهرنشینی به حافظه‌ی تاریخی شهر(بافت قدیم) مراجعه می‌کنند. رویکر شهرسازی جدید که از اواخر دهه‌ی ۱۹۸۰ میلادی از جانب شهرسازانی همچون پیتر کالثروپ، آندراس دوانی و پلاتر زیبرک وارد برنامه‌ریزی شهری شده است، سعی در رشد هوشمندشهر دارد. الگوهای شهرسازی‌جدید (TOD,TND) با تزریق عملکردهای جدید شهری در سطح محلّات و حذف کاربری‌های ناسازگار و تشویق کاربری‌های مختلط و افزایش تراکم در قالب توسعه‌ی پایدار محلّه‌ای، رشد درون‌زای شهری را محقق می‌سازند. به همین منظور، محلّه‌ی"سرخاب" (یکی از محلّات تاریخی و سنتی تبریز) جهت پیاده‌سازی معیارها و استانداردهای

الگوهای شهرسازی‌جدید انتخاب شد. در مطالعه‌ی وضع موجود مشخص شد که محلّه دچار فرسایش شدید کالبدی و عملکردی شده است. محلّه‌ی سرخاب، از نظر دسترسی و شبکه‌ی معابر، در محدودیّت قرار دارد؛ به گونه‌ای که بیش از ۶۸ درصد معابر کمتر از ۸ متر عرض دارند که در وضع پیشنهادی، علاوه بر تعریض تمامی کوچه‌ها به ۸ متر، چند خیابان ۱۸ متری هم جهت تسهیل تردّد وسایط حمل نقل عمومی پیشنهاد شده است. پیشنهادهای طرح تفصیلی دوم تبریز که توسط مهندسین مشاور نقش محیط تهیه و به تصویب رسیده است(۱۳۸۷) فقط به احداث و تعریض معابر اکتفا نموده‌است. مخصوصاً، قسمت جنوب محلّه (بخش تاریخی) را توسط چندین خیابان ۱۸ متری به مصلوب کشیده است. در صورتی که هیچ‌گونه نیازی به احداث این گونه معابر نیست و با تعریض یا احداث چند کوچه‌ی ۸ متری، می‌توان نقاط مختلف محلّه را به یکدیگر متصل نمود.

براساس الگوهای شهرسازی جدید، پنج پیشنهاد اساسی، جهت ساماندهی و بهسازی محلّه‌ی سرخاب ارایه شده است که شامل تعیین مرکز محلّه، تزریق کاربری‌های معاصر شهری(مانند مجتمع‌های مسکونی- فرهنگی، مرکز خوداشتغالی و فضای سبز) تعیین واحدهای همسایگی، تعریض و احداث معابر و گسترش حمل و نقل عمومی است. ساکنان محلّه، موافق این نوع از ساماندهی و بهسازی بودند. در صورت اجرا شدن کاربری‌های پیشنهادی، هویّت محلّه‌ای و حس تعلّق مکانی بین ساکنان افزایش می‌یابد و با این اقدامات، جلوی توسعه‌های لجام گسیخته‌ی شهر روی اراضی پیرامون گرفته خواهد شد و می‌توان تا اندازه‌ای به توسعه‌ی پایدار شهری نزدیک شد. بنابراین با استفاده از الگوهای شهرسازی‌جدید، می‌توان محلّات سنتی و قدیمی را ساماندهی وبهسازی نمود و سرزندگی و نشاط دوباره را برای ساکنان این گونه محلّات به ارمغان آورد.

منابع و مآخذ

۱. ارندت، رندل.۱۳۸۷. *منشور نوشهرگرایی*، ترجمه‌ی رضا بصیری، انتشارات شرکت پردازش و برنامه ریزی شهری، تهران.

۲. بحرینی ، حسین. ۱۳۷۷. *فرایند طرّاحی شهری*، انتشارات دانشگاه تهران.

۳. پور محمدی،محمدرضا. ۱۳۸۲.*برنامه ریزی کاربری کاربری اراضی شهری*،سمت .

۴. حبیبی ، محسن و مقصودی ملیحه.۱۳۸۶. *مرمت شهری* ، انتشارات دانشگاه تهران.

۵. حسین زاده دلیر، کریم و آذر، علی.۱۳۸۵. *جایگاه شهرسازی جدید در توسعه پایدار شهری*، مجموعه مقالات همایش محیط زیست و توسعه ی پایدار شهری، انتشارات دانشگاه مازندران. ص۲۱۳-۱۸۹.

۶. سعیدنیا، احمد.۱۳۸۲. *مجموعه کتاب‌های فضای سبز*، جلد چهارم، نظام مراکز شهری و فضاهای مسکونی ، سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور.

۷. سرشماری عمومی نفوس و مسکن ۱۳۸۵، مرکز آمار ایران.

۸ شماعی، علی و پور احمد، احمد .۱۳۸۵. *بهسازی و نوسازی شهری از دیدگاه علم جغرافیا*، انتشارات دانشگاه تهران.

۹. شیعه، اسماعیل.۱۳۸۱. *مقدمه‌ای بر برنامه‌ریزی شهری*، انشارات دانشگاه علم و صنعت، تهران.

۱۰. فان وان،اوین.۱۳۸۳. *سهم کاربری‌های مختلط اراضی درایجاد سفرهای پایدار در شهرها* ، ترجمه ی واراز مرادی، مجموعه‌ی مقالات دست یابی به شکل پایدار شهری جلد اول، شرکت پردازش و برنامه ریزی شهری. ص ۲۷۱-۵۴.

۱۱. فلامکی ، منصور. ۱۳۸۳. *باززنده سازی بناها و آثار تاریخی* ، دانشگاه تهران .

۱۲. مهندسین مشاور زیستا. ۱۳۸۳. *طرح تفصیلی تبریز*(وضع موجود).

۱۳. مهندسین مشاور عرصه.۱۳۶۸. *پایه های نظری طرح جامع در شهر و منطقه*،جلد ۱۷.

۱۴. مهندسین مشاور نقش محیط.۱۳۸۷. *طرح تفصیلی تبریز*(پیشنهادی).

15. Chapin, S, 1979.Urban Land use Planning, New York.

16.Charles, Bohl, 2000, New Urbanism and the City: Potential Application and And Implications for Distressed Inner-City Neighborhoods, Housing Policy Debate· Volume 11, Issue 4, p.761-800

17.Christopher Klone,M.(2005). New Urbanism: Dream or Reality, Thesis Department of Landscape Architecture Regional and Community Planning, Kansas State University, Manhattan, Kansas.

18.Clarc, Eric.1992.on Gasping Gentrification Theory ,Housing Study, Vole 7,No 1,V.K January.

19.Congress for the New Urbanism – Florida. (2005). CD-ROM companion to: A guidebook

20.Duany, A., Plater-Zyberk, E., & Speck, J. 2000. Suburban nation: The rise of sprawl and the decline of the American dream. New York: North Point Press.

21.Duany Plater-Zyberk & Company. (2008). Company wesite. [On-line].

Available: dpz.com

22.Dutton, j. A.2000. New American urbanism: Re-forming the suburban metropolis. Milano. Italy: Skira editore.

23.Roberts,peter and Peter Sykes , Huch.2000. Urban Regeneration A

24.Tisdel.Steven,oc & Taner & Health , Time.1996.Revitalizing Historic quarts, Oxford.

25. To New Urbanism in Florida. (Available from CNU-Florida or online at www. cnuflorida.org)

26.www.tndtownpaper.com/welcome_to_nu.htm./2008

مشخصات نویسندگان:

دکتر کریم حسین زاده دلیر، استاد گروه جغرافیا و برنامه ریزی شهری دانشگاه تبریز

علی آذر، کارشناس ارشد جغرافیا و برنامه ریزی شهری از دانشگاه تبریز

Email: ALiazar86@ gmail.com